

財務委員會 工務小組委員會討論文件

1998 年 7 月 22 日

**總目 706－公路
運輸－道路
577TH－薄扶林道與沙宣道交界的交匯處**

請各委員向財務委員會建議，把 **577TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 4 億 9,160 萬元，用以在薄扶林道與沙宣道交界進行改善工程。

問題

薄扶林道與沙宣道交界現時的容車量，不足以應付預計的交通需求。

建議

2. 路政署署長建議把 **577TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計費用為 4 億 9,160 萬元，用以在薄扶林道與沙宣道交界進行改善工程。這項建議獲運輸局局長支持。

工程計劃的範圍和性質

3. 這項工程計劃的範圍包括－

- (a) 為瑪麗醫院前的一段薄扶林道重新定線和進行擴闊工程，包括興建一段長 301 米的三線北行行車道（其中 145 米屬天橋構築物）和一段長 293 米的雙線南行低於地面的行車道（其中 92 米屬天橋構築物）；
- (b) 為與薄扶林道交界的沙宣道上段重新定線，包括興建一段長 108 米的雙線不分隔行車道，其中 80 米屬天橋構築物；
- (c) 為與薄扶林道交界的碧荔道上段重新定線，包括興建一段長 184 米的雙線不分隔行車道，其中 108 米屬天橋構築物；
- (d) 興建一段長 30 米的三線不分隔行車天橋，把重新定線的沙宣道連接薄扶林道與往瑪麗醫院通路的現有交界；
- (e) 重建薄扶林道現有一段長 573 米的路段和重鋪其路面，其中長 262 米的路段改為單線／雙線連接路；
- (f) 重建一座橫越薄扶林道的行人天橋，該天橋附設供傷殘人士使用的升降機；
- (g) 重建沙宣道休憩花園；
- (h) 興建行人路和兩個巴士停車處；
- (i) 進行相關的斜坡工程和設置護土構築物；
- (j) 設置附屬的輔助交通設備和街燈，進行環境美化工程、道路工程和渠務工程；以及
- (k) 為附近約 455 個受交界改善工程影響的香港大學學生宿舍單位實施間接的消減噪音措施。

理由

4. 薄扶林道是南區的主要幹路，也是香港仔區和西區的主要連接路。目前，薄扶林道與沙宣道交界的往來方向均有兩條行車線，交界的容車量已接近飽和。現時西區海底隧道已通車，當香港仔區的各項發展¹逐步完成後，我們預計該處的交通情況將繼續惡化，到 2006 年，交通需求會超出交界處的容車量 45%。倘沒有擬建的交匯處，交界處過度飽和的交通流量會造成令人無法容忍的車龍和交通延誤，使薄扶林區內道路網的交通陷於癱瘓。

5. 建議改善計劃下的分層交匯設施，可消除由於行人、區內車輛和直通車輛共用該交界造成的混亂。薄扶林道新建低於地面的一段道路可使南北行車輛暢通無阻。我們會把薄扶林道現有的一段重建為單線／雙線連接路，供區內前往醫院或經新的連接天橋前往沙宣道和碧荔道的車輛使用。此外，我們會重建現有的行人天橋，並為行人(包括傷殘人士)增設升降機，以便他們可利用天橋橫過薄扶林道。為配合新的交界交通安排，我們須為碧荔道上段和沙宣道上段重新定線，以及重建沙宣道休憩花園。進行建議的改善工程後，預期在 2011 年，通往瑪麗醫院設有燈號控制的交界路段會有 18% 的預留容車量，而該路段的行車量／容車量²的比率為 0.8。此外，到 2011 年，建議的沙宣道天橋西端的優先通行路口和沙宣道的容車量僅為其設計容車量的 70%。

6. 由於進行建議的改善工程和竣工後增加的交通量，附近香港大學學生宿舍大約 455 個單位將受噪音影響，噪音水平超出「香港規劃標準與準則」所訂定的上限。鑑於有關地點的現存情況，設置隔音罩、路邊屏障和鋪設路面減音物料等直接消滅噪音措施，對於降低噪音水平並無作用，也不切實際。我們必須實施間接消滅噪音措施，為受影響的宿舍單位安裝隔音窗和空氣調節設備。

¹ 包括大型住宅發展，例如鴨脷洲大街的悅海華庭，惠福道的居者有其屋計劃屋苑，深灣道、香港仔海傍道和鴨脷洲徑的私人機構參建居屋計劃屋苑。

² 上文所提到的容車量是指道路的設計容量。如交通量／容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

財政影響

7. 按付款當日價格計算，估計工程的費用為4億9,160萬元，分項數字如下－

	百萬元	
(a) 道路和渠務工程，包括行人路和巴士停車處	38.2	
(b) 高架道路	199.1	
(c) 拆除和重建行人天橋，另加設升降機	19.0	
(d) 斜坡工程和護土構築物	46.9	
(e) 重建沙宣道休憩花園	5.3	
(f) 輔助交通設備、街燈和環境美化工程	5.9	
(g) 間接的消減噪音措施	6.0	
(h) 施工階段的顧問費	7.4	
(i) 駐工地人員方面的員工開支	29.7	
(j) 應急費用	<u>39.7</u>	
	小計	397.2
		(按1997年12月價格計算)
(k) 通脹準備金	<u>94.4</u>	
	總計	491.6
		(按付款當日價格計算)

按人工作月數估計的顧問費分項數字載於附件。

8. 如獲批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元		(按付款當日價格計算)
	(按1997年12月價格計算)	價格 調整因數	
1998-99	15.6	1.06000	16.5
1999-2000	147.3	1.14878	169.2
2000-01	146.0	1.24642	182.0
2001-02	49.3	1.35237	66.7
2002-03	39.0	1.46732	57.2

397.2

491.6

9. 我們按政府對 1998 至 2003 年期間工資和建造價格趨勢所作的預測，制定按付款當日價格計算的預算。由於低於地面上的行車道的土方工程、高架構築物的地基工程和斜坡工程的工程數量可能因應工地的實際情況而變動，因此我們會以重新計算工程數量的合約形式為工程招標。此外，由於合約期超過 21 個月，合約會訂有可因應通脹調整價格的條文。

10. 估計每年的經常開支會增加 1,180,000 元。

公眾諮詢

11. 我們在 1997 年 5 月 26 日就建議的工程諮詢南區區議會交通及運輸事務委員會。該委員會支持這項工程計劃。

12. 我們也曾在 1998 年 2 月 11 日就沙宣道休憩花園的臨時和永久轉讓安排諮詢臨時市政局康樂委員會。該委員會已通過建議的轉讓安排，惟當局必須撥地重建休憩花園。

13. 我們在 1997 年 9 月 12 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布建議的工程。我們並沒有收到任何反對意見。運輸局局長在 1997 年 12 月 12 日授權展開建議的工程。

環境影響

14. 我們在 1997 年 7 月完成工程計劃的環境影響評估。環境問題諮詢委員會在 1997 年 8 月通過該項環境影響評估的報告。環境影響評估預期，工程計劃所產生的交通噪音和建築噪音會是主要的問題。

15. 面對薄扶林道的香港大學學生宿舍，目前所承受的噪音水平已超出既定規限。環境影響評估預計，這些宿舍在 2011 年或以前會進一步受到交通噪音影響。礙於有關地點的現存情況，實施直接的消減噪

音措施對消減交通噪音影響並無作用，不切實際³。因此，環境影響評估建議實施間接的技術補救措施，為附近的香港大學學生宿舍 455 個受影響的單位安裝隔音窗和空氣調節設備，估計費用為 600 萬元。

16. 在 455 個受影響的宿舍單位中，環境影響評估確定其中 30 個單位會因貼近工地而受到令人無法接受的建築噪音滋擾。我們會在展開交界改善工程前，先行為這 30 個受影響單位安裝隔音窗。此外，我們會實施工程合約所定的紓減環境影響措施，控制施工期間的噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾。

土地徵用

17. 我們會收回面積約為 55.7 平方米的沙宣道電力分站。地政總署署長在進行收回土地程序的同時，也正物色另一地點讓香港電燈有限公司重置電力分站。香港電燈有限公司會安排在不影響該區電力供應的情況下，終止電力分站的服務。我們亦需要清拆大口環村內的部分寮屋，此舉將影響分屬 21 戶家庭的 57 名居民。房屋署署長正作出安置安排。我們計劃在 1998 年 10 月取得所需土地以進行這項工程計劃。

背景資料

18. 我們在 1995 年 9 月把這項工程計劃提升為乙級。在 1996 年 3 月，我們委聘顧問就擬議的交匯處進行詳細的勘測和設計工作，並在分目 **6100TX**「為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作」項下撥款支付所需的 1,270 萬元費用。在 1998 年 4 月，我們又委聘顧問就間接的消減噪音措施進行詳細的研究，並在同一分目項下撥款支付所需的 118 萬元費用。

³ 基於視線安全理由，以及由於該交界處十分接近附近的香港大學多層學生宿舍，在交界處裝置隔音屏障並無作用，也不切實際。設置道路隔音罩則會引致通風和消防問題。此外，交界處也不適宜鋪設路面減音物料，因為該處的車速限制只是每小時 50 公里，車輛經常轉彎和剎車，很快便會損耗路面物料，從而減低減音功效。

19. 我們已大致完成建議道路工程的詳細設計工作和施工圖則，並計劃待撥款申請一獲批准，便盡快展開道路工程。無論如何，有關工程最遲會在 1998 年 12 月展開。整項工程由動工至完工，大概需時 32 個月，我們的目標是在 2001 年 7 月或以前完成建造工程。

20. 為減少施工期間對交通造成的干擾，我們將分階段進行建議的工程，並在諮詢警務處和運輸署後，實施適當的臨時交通改道計劃，以確保在施工各階段，交通保持暢順。

運輸局
1998 年 7 月

577TH－薄扶林道與沙宣道交界的交匯處

施工階段的估計顧問費分項數字

顧問的員工開支		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數	估計費用 (百萬元)
(a) 施工階段的顧問 行政費	專業人員	35	40	3.0	6.2
	技術人員	17	16	3.0	1.2
(b) 顧問委聘的駐工 地人員	專業人員	91	40	2.1	11.3
	技術人員	362	16	2.1	18.4
顧問的員工開支總額					37.1

註

- 採用倍數 3 乘以總薪級平均薪點，以計算員工開支總額(包括顧問間接費和利潤)，是因為有關人員會受聘在顧問的辦事處工作(在 1997 年 4 月 1 日，總薪級第 40 點的月薪為 59,210 元，總薪級第 20 點的月薪為 24,135 元)。如工地人員由顧問委聘，則採用倍數 2.1。
- 上述數字是根據路政署署長擬定的預算計算出來。我們必須透過一貫的費用總價競投方式選定顧問後，才能知道實際的工作月數和實際所需的費用。

